



An die

**Europäische Kommission
DG Mobility and Transport
B – 1049 Brussels
Belgien**

PLAN-HAI-31-2

Blumenstr. 28 b
80331 München
Telefon: 089 233-25827
Telefax: 089 233-21797
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer: 203
Sachbearbeitung:
Herr Zimmermann

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

15.09.2010

Konsultation zur künftigen Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V

1. Vorbemerkung

Die Europäische Kommission hat im Februar 2009 mit der Veröffentlichung des TEN-V-Grünbuchs den Prozess zur künftigen Ausrichtung der TEN-V-Politik gestartet. Mit der Veröffentlichung des Arbeitspapiers „Konsultation über die künftige Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz“ wurden alle betroffenen Akteure eingeladen, ihre Standpunkte zu Instrumenten der zukünftigen Politik zur Verwirklichung des TEN-V-Netzes zu äußern. Die Abteilung Verkehrsplanung der Landeshauptstadt München begrüßt den Konsultationsprozess. Wir freuen uns, einen Beitrag zur künftigen Ausrichtung der TEN-V-Politik leisten zu können.

2. Stellungnahme

Von Seitens der Abteilung Verkehrsplanung der Landeshauptstadt München wird zur Arbeitsunterlage der EU-Kommissionsdienststellen wie folgt Stellung genommen:

Zu Ziffer 1: Einleitung und Ziffer 2: Im Anschluss an das Grünbuch

Die Landeshauptstadt München liegt im Schnittpunkt der prioritären TEN-V-Schienenprojekte Nr. 1 (Berlin – München – Brenner – Verona – Palermo) und Nr. 17 (Paris – Stuttgart – München – Wien – Bratislava), die eine hohe Netzbedeutung und -wirksamkeit aufweisen. Die

Vernetzung der an diesen Achsen liegenden wirtschaftsstarken Ballungsräume unterstützt die Lissabon-Ziele und dient dem sozialen und territorialen Zusammenhalt. Vor diesem Hintergrund ist der mit der Veröffentlichung des TEN-V-Grünbuchs durch die EU-Kommission begonnene und durch diese Konsultation fortgesetzte, breit angelegte Beteiligungsprozess in jedem Fall zu begrüßen.

Zu Ziffer 3: Methodik für die TEN-V-Planung

Die grundsätzliche Methodik der TEN-V-Planung mit der Betrachtung von zwei Ebenen – Gesamtnetz und Kernnetz – erscheint nachvollziehbar und plausibel. Bei den **Planungskriterien des Kernnetzes** sind insbesondere

- das Ziel der Verbindung von Ost und West bzw. alter und neuer Mitgliedstaaten, sowie
- die Sicherung der Kontinuität laufender Projekte (d. h. derzeit vorrangiger Vorhaben)

zu begrüßen.

Mit den im Hinblick auf die Konzeption des gesamten TEN-V-Netzes formulierten **allgemeinen Grundsätzen** besteht Einverständnis. Dabei sind aus Sicht der Landeshauptstadt München insbesondere die beiden folgenden Punkte von Bedeutung:

- Interkonnektivität und Netzoptimierung (dabei sollten die über die TEN-V-Knoten laufenden Verkehre bzw. die angestrebte Intensität der Verkehrsbeziehungen ein wesentliches Auswahlkriterium für die künftigen vorrangigen TEN-V-Vorhaben bilden).
- Bestimmung der grundlegenden Struktur der Netzkonfiguration durch die größten und wichtigsten Knotenpunkte (dabei beeinflusst die Qualität der Knoten als Schnittstelle zwischen (inter-)nationalen, regionalen und lokalen Verkehren sowie die Qualität der regionalen / lokalen Zubringer- und Verteilernetze die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems und damit auch die Rentabilität der Investitionen in das TEN-V-Kernnetz).

Zu Ziffer 4: TEN-V-Umsetzung

Auch wenn sich die Umsetzung der TEN-V-Projekte durch die Einrichtung der TEN-V-Exekutivagentur und die Ernennung der europäischen Koordinatoren verbessert hat, so ist nach wie vor festzustellen, dass sich die Realisierung häufig aufgrund fehlender Finanzmittel verzögert. Grund hierfür ist das bestehende Ungleichgewicht zwischen dem zum Aufbau des TEN-V-Netz benötigten geschätzten Finanzierungsbedarf und den zur Verfügung stehenden Mitteln der EU und der Mitgliedsstaaten. Vor diesem Hintergrund sind die nun vorgesehene neue Finanzierungsstrategie der EU und die Einrichtung eines integrierten europäischen Finanzierungsrahmens zu begrüßen. Damit wird es künftig möglich sein, den Umfang der Netzplanung und die hierfür verfügbaren Mittel und Instrumente einander so weit wie möglich anzugleichen. Dazu sollte das TEN-V-Kernnetz jedoch nicht nur in seinem Zielzustand, sondern auch in mehreren, mit realistischen Finanzierungen hinterlegten Etappenzuständen beschrieben werden, die sich an der mehrjährigen Finanzplanung der Europäischen Union orientieren.

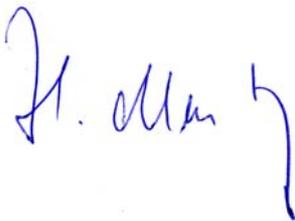
Zu Ziffer 5: Rechtlicher und institutioneller Rahmen zur Überprüfung der TEN-V-Politik

Das Konzept zur Überprüfung der TEN-V-Leitlinien ist u. a. im Hinblick auf die vorgesehene Stärkung der Verbindung zwischen den Prioritäten der TEN-V-Politik und den entsprechenden Finanzmitteln und die Vereinfachung des Rechtsrahmens zu begrüßen. Aufbauend auf der weiter vorgesehenen Klärung der Verantwortlichkeiten der Mitgliedstaaten in den verschiedenen Projektphasen (Planung, Finanzierung, Umsetzung, Evaluierung) sollte auch eine rechtliche Absicherung der Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die TEN-V-Planungsprozesse erfolgen.

3. Schlußwort

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Abt. Verkehrsplanung, der Landeshauptstadt München möchte mit dieser Stellungnahme den mit der Veröffentlichung des Grünbuchs TEN-V im Frühjahr 2009 begonnenen Diskussionsprozess zur künftigen Ausrichtung der TEN-V-Politik konstruktiv unterstützen. Wir begrüßen die von der Kommission gestartete Konsultation zur künftigen Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V und werden gerne weiterhin am Prozess der Ausgestaltung der künftigen TEN-V-Politik partizipieren.

Mit freundlichen Grüßen



Horst Mentz
Abteilungsleiter Verkehrsplanung
Stadtentwicklungsplanung
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Landeshauptstadt München